NUMER ZAWIERA: „Hołd Panu Prezydentowi Motocyklistów Polski", „Campbell wicemistrzem szybkości", „Historja rekordów", „Czego należy spodziewać się od Rządu", Komunikaty Automobil Klubów", „Zmiany w „Ursusie", „Jak prawidłowo ustawić światła samochodowe", „Komunikacja powietrzna w niedalekiej przyszłości", „Czego chce p. Osiński", „Modelarstwo lotnicze", „Kawalerja motocyklowa" itd.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok II. 7 maj 1929 r. Nr. 19 (47).

PIERWSZEMU OBYWATELOWI POLSKI

Panu Prezydentowi prof. Ignacemu Mościckiemu

— z prastarej ziemi Piastowskiej i z nad Polskiego morza, sztafety klubów motocyklowych, w dniu Święta Narodowego— Konstytucji 3-go Maja, składały Hołd.

Na dni kilka przed Świętem Narodowym Polski, Śląski Klub Motocyklowy zwrócił się do Polskiego Związku Motocyklowego z powiadomieniem, o zamierzonej wysyłce sztafety hołdowniczej-motocyklowej do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. Powzięcie decyzji, wysłania sztafety na Zamek, zaprojektowane zostało przez miasto Katowice, rada którego, uchwaliła przesłać za pomocą sztafety motocyklowej wyrazy hołdu, oraz model pomnika, wykonanego z węgla przez dwu bezrobotnych górników z Górnego Śląska. Na czele sztafety katowickiej stanęli: *Smuda* — kpt. sport. *Pielawski*—sekretarz, *Skiba*—członek zarządu, *Wilkus* viceprezes i *Wawrzynek*—czł. klubu.

Powzięta decyzja S. K. M. i rady m. Katowic, znalazła gorący aplauz ze strony władz naczelnych Pol. Zw. Motoc., ponieważ projekt ten zbiegał się z projektem P. Z. M. Porozumiano się sekcją motocyklową A.Z.S. Gdańsk, Pol. Klub. Motoc.-Warszawa, oraz sekcją motorową A.Z.S.-Warszawa i zdecydowano uogólnić hołd — na hołd wszystkich polskich motocyklistów zrzeszonych w klubach należących do Związku.



Widoczne zadowolenie malowało się na twarzy Najdostojniejszego Obywatela Rzeczypospolitej.

Sikorskiego, który wygłosił jednocześnie krótką mowę hołdowniczą w Imieniu Wszystkich Motocyklistów Polski zrzeszonych w klubach:

Najdostojniejszy Panie Prezydencie!

W dniu dzisiejszym, dniu największego Święta Narodowego — brzmiała mowa generała — *w dniu, w którym wolny już obecnie i potężny Naród Polski garnie się w hołdzie do Twej, Panie Prezydencie, Wielkodusznej, Najdostojniejszej osoby, Reprezentanta Majestatu Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej, jawimy się przed Tobą Najdostojniejszy Panie my przedstawiciele polskich klubów motocyklowych, by w imieniu własnem i w imieniu wszystkich zrzeszonych motocyklistów polskich pochylić przed Tobą nasze czoła w głębokiej czci i czołobitnym hołdzie oraz złożyć przed Tobą Panie Prezydencie niezłomne zapewnienie i ślubowanie całkowitego oddania się sprawie narodowej i niezachwianej wytrwałości w wyścigu nieustającej pracy dla dobra Rzeczypospolitej Polskiej, którą z pod gruzów wypadków dziejowych wydobyło do życia potężne ramię Wielkiego Naszego Wodza Marszałka Piłsudskiego.*



...Już na pół godziny przed wyjazdem, przy maszynach zawrzało.

ażeby jak najlepiej sprezentować siebie i swój motocykl. O wyznaczonej godzinie, dwanaście maszyn wyciągniętych w długi sznur podążyło na Zamek. Na czele jechał Voisin, z władzą naczelną Związku, a pochód zamykał rasowy ADR z delegacją P. K. M.

Na dziedzińcu zamkowem w oczekiwaniu na pana Prezydenta, ustawiono maszyny w równym szeregu.

Przybycie Najdostojniejszej Osoby oznajmił hejnał trębacza oddziału kompanji honorowej, stojącej przy bramie głównej.

Pan Prezydent przyjął raport Prezesa P.Z.M. gen. bryg. dr. *Bronisława*



Na dziedzińcu zamkowem w oczekiwaniu na Pana Prezydenta, ustawiono maszyny w równym szeregu.

W dniu święta z samego rana zaczęły zjeżdżać sztafety i delegaci. Na punkt zborny wyznaczono hotel Narodowy w Al. Jerozolimskich.

Pierwsza przybyła sztafeta katowicka. W drodze do sztafety katowickiej dołączyła się sztafeta Sosnowieckiego Towarzystwa Cyklistów, którą prowadził nestor motocyklistów sosnowieckich vice-prezes klubu p. *Levittoux Henryk*.

Na godzinę 11-tą, były na miejscu wszystkie wyznaczone sztafety i delegaci, a w parę minut potem zjechały władze P. Z. M. Po krótkiej naradzie, ustalono porządek dzienny, szyk sztafet i spisano listę delegatów. Również w porozumieniu z kancelarją cywilną pana Prezydenta, ustalono przybycie na Zamek na godz. 17-tą.

Już na pół godziny przed wyjazdem, przy maszynach zawrzało. Jeźdzcy czynili gorączkowe przygotowania, każdy starał się o to,



Grupa delegatów i sztafet z gen. br. dr. Bronisławem Sikorskim na czele, przed przywiezionym w darze dla Pana Prezydenta—pomnikiem wykonanym z węgla.

Głównemi zadaniami, które przyświecają naszej działalności jest:

Podniesienie rozwoju sportu motocyklowego i wzrostu ruchu motocyklowego w Polsce do granic jaknajdalej idącej rozbudowy.

Propagowanie turystyki motocyklowej i zainteresowanie możliwie najszerszego ogółu sportem motocyklowym.

Uświadamianie społeczeństwa o walorach tego sportu oraz o praktycznej doniosłości pojazdów motocyklowych jako środka komunikacji. Jednanie najliczniejszych zwolenników tegoż sportu, — a im liczniejsza będzie nasza rzesza tem szybciej stworzymy podwaliny do zapoczątkowania rodzimego przemysłu motocyklowego, tem pewniejsze ugruntujemy podstawy dla krajowej wytwórczości w tej dziedzinie. Im więcej zjednamy

(Dokończenie na str. 4-ej).

Malcolm Campbell-wicemistrzem szybkości.

Wyścigi w Aleksandji. — Coupe de la Meuse. — Wyścig Kilometrowy w Wiedniu. — Wyścig jednogodzinny w Barcelonie.

Światowy rekord szybkości samochodowej należy obecnie i należeć będzie niewątpliwie bardzo długo do angielskiego kierowcy majora Henryka Segrave, który w dniu 11 marca uzyskał na plaży w Dayton fantastyczny wyczyn: 372 klm./g. Amerykanin Lee Bible, który usiłował w dwa dni później pobić ten wspaniały rekord, legł martwy pod szczątkami swego zdruzgotanego bolida, tak że niema już nikogo ktoby się mógł pokusić o uzyskanie jeszcze większej szybkości.

W południowo-afrykańskiej pustyni przebywa coprawda angielski rekordzista Malcolm Campbell ze swym pięknym samochodem, zwanym *„Błękitny Ptak"*, niestety jednak *ptak ten nie może tak bardzo rozwinąć swych skrzydeł*, aby prześcignąć „Złotą Strzałę" Segrava. Wogóle Campbella od początku ścigał pech. Ze względu na brak większej ilości pieniędzy, nie mógł się on zdobyć na wysłanie swego wozu na plażę amerykańską i zaczął szukać odpowiedniego miejsca na pobicie rekordu najprzód w Afryce północnej a potem południowej, gdzie się specjalnie wybrał własną awionetką. Po kilkotygodniowych poszukiwaniach znalazł wreszcie odpowiedni teren, niestety jednak leżący w sercu bezwodnej pustyni. Nie zrażając się tą niegościnnością afrykańskiej ziemi sprowadził Campbell swego bolida i na wyschniętem dnie jeziora Verneuk Pan rozpoczął karkołomne próby. Przygotowania jednak, prowadzone w niesłychanie trudnych warunkach, zabrały mu tyle czasu, że Segrave pobił rekord, a on wciąż się jeszcze szykował. Gdy wreszcie „Błękitny Ptak" odbył swój pierwszy galop okazało się, że *szybkość jego nie przekracza 352 klm./g.* Wynik ten jest lepszym od poprzedniego rekordu Ray Keecha, ale jednocześnie dalekim od fenomenalnego wyczynu Segrava. W taki to sposób Malcolm Campbell został wicemistrzem światowym w szybkości.

Widząc, że światowy rekord szybkości nie leży w granicach możliwości jego maszyny, zaatakował Campbell z dobrym skutkiem rekordy na dystansach 5 kilometrów i 5 mil ang., uzyskując na tych dystansach szybkość przeciętną ponad 341 klm./g. Przed kilku laty cały świat by oszalał na wieść o tym rekordzie, dziś przeszedł on niemal bez wrażenia.

— — — — — — — — — — —

Na obwodzie szosowym w pobliżu Aleksandrji odbył się w dniu 21 kwietnia wyścig samochodowy o nagrodę *imienia znakomitego kierowcy włoskiego Piotra Bordino*, który na tymże samym torze zginął w roku ubiegłym podczas treningu do wyścigów. Dystans zawodów wynosił 256 klm. *Zwycieżył Varzi* na samochodzie Alfa Romeo w czasie 2 g. 20 m. 40 s. rozwijając szybkość średnią 109 klm./g. Dalsze miejsca zajęli Borzacchini i Maserati, obaj na samochodach Maserati.

— — — — — — — — — — —

Sezon zawodów motocyklowych w Belgji otwierany jest co roku zawodami szosowemi pod nazwą *„Coupe de la Meuse"*. Ostatnio odbyły się one w dniu 21 kwietnia na dystansie 175 klm. przy udziale 35 zawodników. Pierwsze miejsce w klasyfikacji uzyskał Milhoux na motocyklu z wózkiem Gillet 500 ccm., a drugie Demeuter na motocyklu Sarolea 500 ccm.

Tejże samej niedzieli 21 kwietnia urządzony został w Wiedniu przez Austrjacki Związek Motocyklowy, wyścig na przestrzeni jednego kilometra ze startem z rozbiegu. *Najlepszy czas dnia*, 19,62 sek., *uzyskał angielski jeździec* Storey na motocyklu Brough Superior, *rozwijając doskonałą szybkość* 184 klm./g.

— — — — — — — — — — —

Niewielu zapewnie motocyklistów wie o tem, że Hiszpanja posiada bardzo ładny autodrom, *położony w Sitges nieopodal Barcelony*. Na torze tym odbył się w dniu 28 kwietnia wyścig jednogodzinny dla seryjnych samochodów. Rezultaty tego biegu wypadły bardzo interesująco. *Pierwsze miejsce zajął Arderins* na samochodzie Bugatti, który w wyznaczonym czasie przebył przestrzeń 140 kilometrów. *Drugim był Cortazar na samochodzie Gardner* z dystansem 130 klm., a trzecie miejsce o 250 metrów w tyle, uzyskał Angli na samochodzie Horch.

Marjan Krynicki.

Rozszerzenie fabryki „Ursus"

przy pomocy kapitału włoskiego.

Między Bankiem Gospodarstwa Krajowego a włoską grupą przemysłową toczą się rokowania o przejęcie przez tę grupę części kapitału obrotowego fabryki samochodów „Ursus", która jest własnością Banku Gospodarstwa Krajowego. Celem projektowanej tranzakcji jest podjecie przez fabrykę „Ursus" produkcji samochodów osobowych dla potrzeb rynku polskiego, gdyż dotychczas fabryka ta wytwarzała głównie auta ciężarowe dla wojska. Przyjęto zasadę, że zarówno motory jak podwozia i inne części składowe do samochodów będą wytwarzane z materjałów polskich i wyłącznie w kraju.

Grupa włoska—jak się dowiaduje Agencja PRESS—obejmie nową emisję akcyj fabryki „Ursus", która będzie wypuszczona celem podwyższenia kapitału zakładowego. Ogółem grupa włoska posiadać będzie 40 procent kapitału zakładowego fabryki. Wpływ Banku Gospodarstwa Krajowego na fabrykę i jej dalszy rozwój zostanie bezwarunkowo zapewniony. Kapitał, wniesiony przez grupę włoską, będzie obrócony na inwestycje i rozszerzenie fabryki dla powiększenia jej produkcji. Umowa ma być podpisana niebawem, obecnie rokowania dotyczą szeregu szczegółów technicznych.

AUTOMOBILOWE REKORDY ŚWIATOWE.

Kilka słów o historji rekordów szybkości na samochodach. — Rywalizacja Anglji i Ameryki. — Ostatnie zwycięstwo Segrave'a.

W ostatnich tygodniach w kołach automobilistów panowało silne podniecenie, wywołane wiadomościami o nowych probach pobicia światowego rekordu szybkości na samochodach, zakończonych, jak wiadomo, nowym rekordem mjr. Segrave'a i śmiercią Amerykanina Lee Baible. W związku z tym w prasie codziennej wymieniano fantastyczne cyfry dotyczące bądź to mocy silników, bądź to szybkości maszyn, naogół jednak większość czytelników nie orjentuje się zupełnie o co właściwie chodzi i jaki cel mają te doświadczenia.

Próby pobicia rekordu szybkości tak samo jak i wyścigi samochodowe początkowo miały doniosłe znaczenie dla konstruktorów, dając im cenne wskazówki co do wydajności i wytrzymałości silników. Z czasem jednak rekordy światowe doszły do takich szybkości, że dalsze ich podwyższenie wymagało już silników specjalnie do tego celu przystosowanych. Z tą chwilą oczywiście światowe rekordy szybkości straciły wszelką praktyczną wartość. Moment ten przypada na rok 1924, kiedy to angielski kapitan *Malcolm Campbell w swym samochodzie rekordowym, po raz pierwszy zastosował silnik lotniczy o mocy 350* KM marki Sunbeam, przełamując z szybkością 235 km/g. dotychczasowy rekord, trzymany przez Francuza Hemmery na samochodzie Benz z 228 km/g. Z tą chwilą światowy rekord szybkości przeszedł definitywnie w ręce Anglosasów. Nie od rzeczy będzie rzucić okiem na dalszy rozwój historji tego rekordu.

Już w tym samym roku 1924 Campbell znalazł konkurenta w osobie Elridge'a. Elridge nabył gdzieś stare podwozie wyścigowe bez silnika. *Grat ten nazywał się „Mefisiofeles"*. Brak motoru należy sobie tłumaczyć tą okolicznością, że podczas wyścigów „Mefistofelesowi" złamał się wał korbowy, a rozlatujące się na wszystkie strony tłoki zabrały ze sobą trzy cylindry. W podwozie te wbudował Eldridge 300-tu konny silnik lotniczy Fiat i w Arpajon poprawił nieco czas Campbella.

Wiosną następnego roku pojawił się na widowni trzeci konkurent, major H. O. D. Segrave jeden z najlepszych angielskich kierowców wyścigowych z czasów powojennych. Na samochodzie 6-cio cylindrowym Sunbeama z dwoma kompresorami major Segrave przejechał w Pendine Sands w Walji dystans jednej mili z szybkością przeciętną 247 km./g.

W początku roku 1927 zjawia się Parry Thomas zbudowawszy uprzednio niskie podwozie z silnikiem lotniczym Liberty 450 KM. Samochód ten, według wykazu fabrycznego nosił nazwę *„Higham-Special"*, lecz Thomas przezwał poprostu „Babs", Thomas wyjeżdża po rekord do Carmantheshire i osiąga 270 km./g., a w dwa dni później przy następnej próbie skręca kark.

W międzyczasie Campbell zbudował nowy samochód: silnik lotniczy Napier-Lion w specjalnej ramie firmy Vikers. *Pojazd ten otrzymał po raz pierwszy karoserję o kształtach opływowych stworzoną po długich doświadczeniach Instytutu Aerodynamicznego*. Rezultat: 280 km./g.

W kilka tygodni później, w końcu marca tego samego roku, mjr. Segrave dokonał na Florydzie owej słynnej jazdy, która cały świat przez dłuższy czas trzymała w zdumieniu—bo też szybkość 327 kilometrów na godzinę to nie bagatela. Samochód Segrave'a z dwoma silnikami *Sunbeam-Metabele po 500 KM ogólnej, wagi 3 tonny, był prawdziwym monstrum, toczącem się na gumach.* W roku 1928 przybywa na Florydę Campbell na nowej maszynie z silnikiem Napier 950 KM i ustanawia nowy rekord: 333 km./g.

W kilka dni później podejmuje Ameryka pierwszą próbę zdobycia dla siebie rekordu światowego. Wynik jest smutny, gdyż Frank Lockhart zabija się na samochodzie Special-Stutz z podwójnym silnikiem Miller. I znów po kilku dniach występuje inny Amerykanin—*Ray Keech, wyglądający jak bokser ciężkiej wagi.* Podwozie jego samochodu składa się z ciężkich belek żelaznych, na których spoczywają trzy silniki Liberty po 500 KM. Karoserji niema prawie wcale. Na tym „samochodzie" Ray Keech „poprawia" rekord o 1,8 km., podnosząc go do 334,8 kilometrów na godzinę. Po tym czynie nastaje długa przerwa.

W bieżącym roku *stanęły do rozgrywki dwa samochody:* Malcolma Campbell'a *„Napier-Arrol-Aster"* i Segrave'a *„Złota strzała"*. Obie maszyny zaopatrzone były w ten sam silnik Napier-Lion lotniczo wyścigowy. Jest on w gruncie rzeczy niczem innem, jak zwykłym silnikiem lotniczym Napier-Lion o mocy 450 KM, a jedynie, *dzięki zastosowaniu licznych finezji konstrukcyjnych,* jak podwyższenie kompresji, specjalne gaźniki i odpowiednio dostosowane paliwo, zdołano z niego wydobyć blisko 1000 KM. Zdawało by się, że jeżeli przy tej okazji udaje się wydobyć z silnika blisko o 100 procent więcej, to przecież imprezy te jednak mają pewne znaczenie praktyczne dla konstruktorów.

Niestety tak nie jest. *Środki zastosowane tu dla wzmożenia wydajności silnika znane są od dawna,* tylko nie da się ich zastosować w silnikach przeznaczonych dla użytku normalnego. Taki silnik rekordowy porównać można z sportowcem - szybkobiegaczem wtrenowanego wyłącznie do biegów na krótki dystans. Sportowiec taki przebiegnie z nieprawdopodobną szybkością 100 lub 200 metrów, lecz kontynuowanie biegu w tem samem tempie przez kilkaset metrów skończyłoby się czemś fatalnie, gdyż serce zawodnika stanowczo wypowiedziałoby posłuszeństwa. Tak też i silnik rekordowy, wprawdzie ma wydajność o 100 procent większą niż silnik normalny, lecz żywot jego obliczony jest na kilka, a w najlepszym razie na kilkanaście godzin. Z silnikiem takim można przejechać kilometr lub dwa z szybkością 300 km./g., *lecz dalsza podróż skończyłaby się wkrótce wskutek zniszczenia motoru.*

Szał rekordowy w obecnej swej fazie jest wyłącznie prywatną przyjemnością kilku fanatyków Anglosaskich, kontynuowaną z dziwnym uporem właściwym tej rasie, przyczem główną rolę odgrywa w tej chwili kwestja rzekomego prestiżu: Anglja czy Ameryka?

Konstruktor rekordowego samochodu Ray Keech'a zbudował dla tej maszyny specjalnę karoserję, która miała w wielkiej mierze zmniejszyć opór pojazdu wobec powietrza. Jako kierowca trójmotorowego potwora zgłosił się na ochotnika początkowo Ralph de Palma, później Leon Duray, a *każdy z nich zapowiadał, że raczej padnie trupem aniżeli odda rekord Anglikom.* Ostatecznie, po ustaleniu nowego rekordu przez Segrave'a 372,501 km./g. — wystartował Lee Baible i—zabił się, osiągając szybkość 325 km./g.

Narazie więc górą jest Anglja, lecz Amerykanie odgrażają się rewanżem.

Zobaczymy jak to będzie.

Inż. *JULJUSZ ERLICH.*

Czego oczekujemy od Rządu

w sprawie popierania rozwoju krajowego przemysłu samochodowego?

Potrzeba krajowej produkcji samochodowej nie ulega już obecnie żadnej wątpliwości. Niestety również nie ulega wątpliwości, że trudności, jakie przemysł ten napotyka w postaci konkurencji czy to fabryk zagranicznych, czy też krajowych montowni tychże fabryk oraz braku kapitału w kraju, są olbrzymie.

We wszelkich tego rodzaju trudnościach nawykliśmy już zwracać się o pomoc do rządu. Nawykliśmy również i do tego, że oczekiwana pomoc rządowa nie nadchodzi, lub nadchodzi zbyt późno. Rząd nie może bowiem i nie powinien być tą ucieczką słabych i nieprzedsiębiorczych ludzi, która zwalnia ich od konkurowania z zagranicą. Silna ochrona celna, znaczne zasiłki pieniężne, czy to w formie zaliczek na przyszłe zamówienia, czy też jako bezpośrednie finansowanie przez rząd nowopowstających placówek przemysłowych są ze stanowiska gospodarki narodowej na większą skalę niepożądane i zresztą na ze względu na położenie finansowe państwa, niemożliwe.

Cóż więc winien i może rząd uczynić dla polskiego samochodu.

Nowopowstająca w kraju gałąź przemysłu ma do zwalczenia w pierwszym rzędzie niechęć klijenteli do nieznanego krajowego produktu, która woli kupić tani, wypróbowany, popularny i silnie rozreklamowany produkt zagraniczny, który prócz tego sprzedawany jest na dogodnych warunkach kredytowych.

Sytuacja podobna do takiej, istniała do r. 1914 we Francji. Pomimo istnienia kilku fabryk samochodów we Francji, popyt na krajowe samochody, zwłaszcza ciężarowe był minimalny. Rząd francuski, dbając przedewszystkiem ze względu na obronę kraju o stworzenie rezerwy samochodów ciężarowych, *postanowił wypłacać każdemu nabywcy krajowego samochodu ciężarowego typu ustalonego przez ministerjum wojny pewną dość znaczną subwencję,* która dochodziła do 3000 złotych franków. Dzięki tej rozsądnej polityce, w chwili wybuchu wojny Francja rozporządzała kilkunastoma tysiącami samochodów ciężarowych jednolitego typu, co w bardzo znacznej mierze przyczyniło się do odparcia pierwszego ataku niemieckiego. Obecnie przemysł francuski kpi sobie z konkurencji zagranicznej samochodów, a subwencje państwowe zostały skasowane.

Jeżeli przyjąć pod uwagę, że obecne zapotrzebowanie roczne samochodów w kraju naszym wynosi około 10000 sztuk, to przy subwencjonowaniu tylko nabywców krajowych samochodów zarobkowych, a więc taksówek, autobusów i ciężarówek, czyli około 50% całkowitej ilości potrzebaby na ten cel około 20 miljonów złotych, licząc premje średnio po 4000 zł. od wozu. Zachodzi pytanie jaką rekompensatę państwo znalazłoby za tę ofiarę.

Odpowiedź iest bardzo prosta. Obecnie wydaje się na zapomogi dla bezrobotnych coś około 15 miljonów złotych miesięcznie, czyli do 180 miljonów rocznie.

Uruchomienie krajowego przemysłu samochodowego zmniejszyłoby chyba bezrobocie o 10% potrzebne dla znalezienia 20 miljonów na premje dla nabywców samochodów. Wszak uruchomienie takiego przemysłu oznacza jednocześnie zwiększenie zatrudnienia w dziesiątkach przemysłów pomocniczych i dostarczających surowca. Jednocześnie poprawia się bilans handlowy i płatniczy, że tego rodzaju zapomogi rzeczywiście zachęcą ludzi do nabywania wozów krajowej produkcji, zdaje się być pewnem. Wszak taki wóz, wolny od cła i tańszy o 4000 zł. musiałby pobić najzaciętszą konkurencję zagranicy. Dogodne warunki spłat ratalnych musiałyby być również umożliwione przemysłowi samochodowemu przez utworzenie banku przemysłu samochodowego dla dyskontowania weksli klijentów.

Odpowie ktoś na to — dobrze, ale wszak u nas ten przemysł prawie nie istnieje! Otóż właśnie dla powstania jego należy stworzyć warunki tak dogodne, ażeby skąpy kapitał zachęcić do inwestowania w tej branży. Przyczynić się do tego również może stosowanie ulgowych stawek podatkowych do samochodów krajowych oraz wydanie okólnika do wszelkich urzędów, nakazującego nabywanie przez takowe wyłącznie wozów krajowych.

Całkowity więc plan działalności Rządu na rzecz rozbudowy przemysłu samochodowego powinien przedstawiać się następująco:

1. Ustalenie, *jakie typy produkowanych w kraju samochodów korzystają z premji* i w jakiej wysokości.

(Tutaj proponujemy uznać za podlegające prejowianiu samochody ciężarowe typu ustalonego przez M. S. Wojsk., autobusy i taksówki, oraz samochody przeznaczone, do wykonywania zawodu dla lekarzy, kupców podróżujących etc. przyczem wszystkie te wozy winny być conajmniej w 6% swej wartości składać się z surowców i robocizny krajowej).

2) Przyznanie *ulgowych stawek dla wszelkiego rodzaju podatków* od wyżej wymienionych samochodów.

3) Udzielenie poparcia inicjatywie prywatnej dla stworzenia Banku Kredytu Samochodowego.

4) Nabywanie przez wszystkie urzędy komunalne krajowych samochodów. *Cała ta wymieniona działalność rządu powinna trwać przez 5—6 lat.* Wciągu tego czasu, mając tak pomyślne warunki rozwoju, przemysł samochodowy niewątpliwie dostatecznie silnieby się ugruntował (prawdopodobnie nawet przy pomocy obcego kapitału zachęconego dobrą lokatą — patrz Niemcy), tak że w następstwie możnaby stopniowo akcję rządową zlikwidować.

W ten sposób uniknęlibyśmy szkodliwej etatyzacji przemysłu samochodowego, która obecnie przez wielu uważana jest jako jedyny sposób jego rozbudowy. Wydatki zaś poniesione przez Państwo na te cele już w pierwszym roku zeczęłyby się zwracać, jak to wyżej wykazanem zostało.

Po przejściu okresu „ząbkowania", kiedy zdobyte zaufanie klijenteli i przez to samo zwiększona produkcja pozwoliłaby na obniżenie kosztów własnych, polski przemysł samochodowy tak silnie stanąłby na nogach, że żadna inna pomoc państwowa, prócz pewnej ochrony celnej i pierwszeństwa przy dostawach państwowych nie byłaby mu potrzebna.

Samochody nad morzem.

Amerykańscy technicy wybudowali znów nowy cud techniki. Jest nim jeden z największych mostów świata postawiony w Stanie Wirginji, a przystosowany do wygodnej komunikacji samochodowej. Most ten został ustalony w miejscu, gdzie rzeka James wpada do Oceanu Atlantyckiego. Łączy on miasta Newport News, Norfolk i Portsmouth. Długość mostu wynosi 8,8 klm. Z jednego końca nie widzi się drugiego końca mostu. Most jest oparty na filarach wysokości 40 metr. Ciężar takiego filaru wynosi 35 ton. Jadąc tym mostem ma się wrażenie podróży na pełnem morzu.

Węgry prowadzą zdecydowaną kampanję, celem podniesienia własnej produkcji samochodowej.

Władze węgierskie wydały kategoryczny zakaz wszystkim państwowym instytucjom kupowania samochodów zagranicznych. Organizacje społeczne również prowadzą energiczną akcję w kierunku kupowania samochodów wyłącznie produkcji krajowej. Akcja ta spotyka się z łatwo zrozumiałą niechęcią ze strony państw, które dostarczały samochody do Węgier.

dla sportu motocyklowego członków czynnych, tem wyżej stanie ogólne wychowanie fizyczne, tem liczniejsze powstaną szeregi jednostek przysposobionych fachowo do wysoce wartościowych usług, jakie mogą oddać motorzyści w wypadku ogólnej potrzeby w wypadku obrony granic naszej Ojczyzny.

W tym stanie rzeczy te najbliższe zadania i zagadnienia, jakie postawiliśmy sobie w naszych statutach jako wskaźniki naszej działalności, nie są same dla siebie celem, lecz środkiem prowadzącym nas do wspólnego wzniosłego celu, jakim jest służba Rzeczypospolitej Polskiej

Składając Ci Panie Prezydencie nasz korny hołd, zanosimy do Ciebie Dostojny Panie, o którym wiemy, że tak bardzo leży Ci na sercu rozwój wszelakich sportów w Polsce, swą serdeczną, a gorącą prośbą o rozciągnięcie nad naszym młodym jeszcze i dalekim od doskonałości pełnego rozwoju zrzeszeniem Swej Dostojnej opieki.

Dając wyraz serdecznemu uczuciu naszej głębokiej radości i wdzięczności, żeś Najdostojniejszy Panie Prezydencie raczył przyjąć naszą delegację, wznosimy na cześć Twej Dostojnej Osoby okrzyk:

Pan Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Ignacy Mościcki niech żyje!

Po przemówieniu generała Sikorskiego Pan Prezydent, osobiście powitał wszystkich członków delegacji. Poczem odbyła się defilada maszyn, oraz znany sportsmen inż. *Witold Rychter*, wykonał kilka akrobacji motocyklowych na terenie dziedzińca.

Widoczne zadowolenie malowało się na twarzy Najdostojniejszego Obywatela Polski, dziękował za hołd, i dar Ziemi Śląskiej.

Po defiladzie wszyscy byli zaproszeni na herbatkę do zamku, a delegaci klubów otrzymali własnoręczne podpisy pana Prezydenta w księgach pamiątkowych.

Należy zaznaczyć, że cały ogrom zorganizowania i urzeczywistnienia przyjazdu, przyjęcia delegacji, motocykliści zawdzięczać mogą w lwiej części: Prezesowi Zarządu Polskiego Związku Motocyklowego gen. br. Sikorskiemu, który mimo przebytej niedawno ciężkiej choroby, z całą sprężystością i energją w ciągu paru dni wszystko zorganizował.

Q.



Przewodniczył sztafecie Górnośląskiej *Kazimierz Pielawski.*



Do sztafety katowickiej dołączyła się sztafeta Sosnowieckiego Towarzystwa Cyklistów, którą prowadził nestor motocyklistów sosnowieckich p. *Levittoux.*

Zdjęcia wł „AUTOLOTU" — dokonane aparatem nabytym w fir. St. Bater, Marszałkowska 95.



Inż. Witold Rychter, również przysposabiał swojego Excelsiora do świetnego wyglądu.



Na czele jechał Voisin...



Hejnał trębacza oznajmił przybycie pana Prezydenta.

Lista delegatów Sztafety hołdowniczej do p. Prezydenta Rzeczypospolitej w dniu 3-go maja 1929 r.

Polski Związek Motocyklowy (P.Z.M.) Warszawa

1. gen. b. Sikorski Prezes
2. Modzelewski V-Prezes
3. kpt. Owczarski Kapitan Sportowy
4. Olechnowicz czł. Zarządu
5. Knappe Sekretarz Generalny
6. red. T. Q. Koziełłkiewicz Ref. Prasowy

Śląski Klub Motocyklowy (S.K.M.) Katowice

1. Smuda — Kapitan Sportowy
2. Pielawski — Sekretarz
3. Skiba — czł. Zarządu
4. Wilkus — V-Prezes
5. Wawrzynek — czł. Klubu

Akademicki Związek Sportowy (A.Z.S.) Gdańsk Sekcja Motocyklowa

1. Fidler
2. Podściechowski
3. Karolczyk

Polski Klub Motocyklowy (P.K.M.) Warszawa

1. płk. Zieleniewski — Prezes Komisji Sportowej
2. Rychter — członek Klubu
3. Heryng — czł. Klubu Sekretarz Kom. Sportowej

Akademicki Związek Sportowy (A. Z. S.) Warszawa Sekcja Motorowa

1. Hryniewiecki — Prezes
2. Rogoziński — czł. Zarządu

Towarzystwo Cyklistów Sosnowiec

1. Levittoux — VPrezes
2. Dziordziński — czł. Towarzystwa

Motocykle:

S. K. M.

1. Motocykl z wózkiem i z napisem na wózku: Sztafeta hołdownicza Katowice - Zamek (B. S. A) Pielawski
2. Motocykl solo (B.M.W.) Smuda
3. „ „ (B.S.A.) Wawrzynek
4. „ z wózkiem (Rudge) Wilkus.

A.Z.S. Gdańsk

1. Motocykl solo (B.S.A.) Podściechowski
2. „ „ (Ariel) Karolczyk

P.K.M. Warszawa

1. Motocykl solo (Excelsior) Rychter
2. „ „ (B.S.A.) Heryng

A.Z.S. Warszawa

1. Motocykl solo (B.S.A.) Hrvniewiecki
2. „ „ „ Rogoziński

Tow. Cyklistów Sosnowiec

1. Motocykl solo (B.S.A.) Levittoux
2. „ „ (F.N.) Dziordziński

Konkurs na zużycie paliwa.

Zapowiedziany już dość dawno przez Automobilklub Polski i oczekiwany z dużem zainteresowaniem przez ogół automobilistów konkurs na zużycie paliwa, odbył się w dniu 5-go maja na dystansie Warszawa—Kazimierz nad Wisłą — Warszawa, ogólnej długości 318 klm.

Po powrocie maszyn i dokładnem zmierzeniu zużytego paliwa, prezes komisji sportowej A. P., p. dyr. *Janusz Regulski* ogłosił prowizoryczne wyniki konkursu:

Pierwsze miejsce zajął samochód „*Citroen*", kierowca *Stefan Kozłowski*,

2-gie miejsce zajął samochód „*Citroën*", *Zbigniew Jakobielski*,

3-cie miejsce zajął samochód „*Imperia*" kierowca *Mieszkowski* (junior).

Dalsze miejsca zajęły kolejno samochody: „*As*", „*Praga*", „*Tatra*" 6-cylindr., „*Chevrolet*", „*Steyr*", „*Tatra*" 4-cylindr., „*Oldsmobil*", „*Buick*". Samochód „*Renault*" wycofał się z konkursu z powodu pęknięcia rurki, doprowadzającej benzynę.

Raid motocyklowy w Łodzi.

W Łodzi odbył się w niedzielę raid motocyklowy na przestrzeni 260 klm. o puhar magistratu m. Łodzi. W raidzie wzięło udział 30 zawodników z całej Polski.

W czasie zawodów, znany motocyklista łódzki, Cezary Menzel, doznał podczas jazdy, pod Kurowicami, wypadku, w którym złamał sobie nogę i dotkliwie się potłukł.

Zilustrowany opis: Konkursu na zużycie paliwa i Raidu motocyklowego w Łodzi, podany zostanie w nr. następnym „Autolotu".



KOMUNIKAT PRASOWY
Krakowskiego Klubu AUTOMOBILOWEGO

Krakowski Turniej Automobilowy.

W dniach 19—20 maja 1929 r. odbędzie się pierwszy *Krakowski Turniej Automobilowy*, składający się z następujących imprez:

Dnia 19 maja br. „Raid Pętlicowy" składa się z 4 etapów:

I. *Etap* — *Wolbrom—Olkusz*
II. „ *Kraków*— *Muchówka Niepołomice* —*Kraków*
III. „ — *Sucha Skomielnia*
IV. „ — *Bieruń—Oświęcim*

W najbliższym numerze „Auta" będzie podany regulamin, a pozatem drukuje się obecnie program Turnieju, w którym znajdować się będzie regulamin i plan trasy. Dnia 20 maja br. o godzinie 14.30 odbędzie się na boisku Towarzystwa Sportowego „Wisła" „*Konkurs Elegancji*", a następnie o godzinie 15.30 „*Gymkhana*". W dniu 20 maja br. o godzinie 21-szej odbędzie się w salonach Klubu rozdanie nagród a następnie raut.

Krakowski *Turniej Automobilowy jest pierwszą tego rodzaju próbą* i Komisja Sport. K. K. A. przewiduje w przyszłości dla tego turnieju szerokie ramy i ma to być impreza o charakterze międzynarodowym, trwająca kilka dni, urozmaicona wycieczkami w piękne, górskie okolice. Do tej imprezy należeć ma Zjazd Gwiaździsty. który zainteresuje z pewnością licznych zawodników, a następnie wyścig płaski i górski. — K.K.A. prosi wszystkich P. T. Członków, aby już teraz zgłaszali swój udział w poszczególnych imprezach, z jakich składa się „*Krakowski Turniej Automobilowy*", a liczny udział zawodników nada „Turniejowi" odbywającemu się w Krakowie charakter poważny i atrakcyjny i nietylko utrwali byt „Turnieju", ale pozwoli Komisji Sportowej na przeprowadzenie wszystkich wyżej opisanych zamierzeń.

Komisja balotująca.

P. Artur hr. Potocki złożył godność członka Komisji Balotującej, ponieważ *z powodu braku czasu* nie może pełnić związanych z tem obowiązków.

Nowi członkowie

W poczet członków zwyczajnych K. K. A. przyjęci zostali następujący panowie:

PP.: *Tadeusz Długosz*	Siary
Antoni Gebauer	Żywiec
Adolf Haber	Kraków
Inż. Eugenjusz Iwanicki	Kraków
Stanisław Pęksa Notarjusz	Czarny Dunajec
Bronisław Postawka	Odonów.

W poczet członków sympatyków przyjęty został P. Stanisław Koczkowski, Pleszów.

W poczet sympatyków (żon) przyjęte zostały:

PP.: *Janina Długoszowa*	Siary
Krystyna hr. Starzeńska	Płaza.

Prośba do P. T. Członków.

Zarząd Klubu uchwalił wydawać co pewien czas albumy zawierające fotografje z życia towarzysko-sportowego Klubu i dlatego *prosi członków posiadających klisze* tego rodzaju, aby wypożyczali je Klubowi, który po sporządzeniu odpowiedniej ilości odbitek, klisze te Członkom z podziękowaniem zwróci.

Biuro Turystyczne K. K. A.

Biuro Turystyczne rozsyła obecnie do członków mieszkających na prowincji kwestjonarjusz drogowy. W interesie wszystkich automobilistów leży możliwie dokładne wypełnienie tegoż i odsyłanie do Biura Turystycznego. W najbliższym czasie *rozsyłane będą do wszystkich Członków bloczki informacyjne* w formie kart pocztowych. Upraszamy na kartach tych umieszczać wszelkie uwagi i spostrzeżenia poczynione w czasie jazdy, odnośnie do stanu dróg, znaków ostrzegawczych, przejazdów kolejowych, pomp benzynowych etc. i odsyłać do Biura Turystycznego K. K. A.



W najoryginalniejszych wyścigach o Wielką Nagrodę Monaco, świetny kierowca Williams na samochodzie Bugatti, zdobył pierwszą nagrodę. Zdjęcie powyższe uwidacznia efektowne i trudne wiraże w tych ciekawych wyścigach.

KOMUNIKAT PRASOWY
Łódzkiego Automobil-Klubu.

Zjazd Gwiaździsty do Łodzi.

Celem popierania turystyki samochodowej urządza Ł. A. K. d. 11 maja 1929 r. Zjazd Gwiaździsty do Łodzi.

Zjazd ten *otwarty dla wszystkich*, którzy przybędą do Łodzi po odbyciu przynajmniej 140 km. w przeciągu dni 9, 10 i 11 maja i zgłoszą swój przyjazd w lokalu Ł. A. K., Łódź, ulica Piotrkowska 104, lub w miejscu wyznaczonym przez Komisję Sportową Ł. A. K. w dniu 11 maja między godz. 16-tą a 19-tą.

WYŚCIG PŁASKI
w dniu 12 maja 1929 r.

Łódzki Automobil Klub w porozumieniu z Automobilklubem Polski i Klubami afiljowanymi, *organizuje w dniu 12 maja 1929 roku* o godz. 14.[30] *Wyścig płaski*, otwarty dla samochodów sportowych i wyścigowych na szosie Lutomiersk — Aleksandrów na przestrzeni 5 km. ze startem z miejsca.

Wyścig płaski zostanie przeprowadzony zgodnie z Międzynarodowym Regulaminem sportowym A. I. A, *(Association Internationale des Automobile — Clubs Reconnus).*

Opłata za udział wynosi 50.— złotych.

Każdy z uczestników otrzyma plakietę bronzową według podanego wzoru.

Członkowie Ł. A. K., którzy chcą się ubiegać o plakiety muszą się wykazać przejechaniem przynajmniej 140 km. w dniu 11 maja 1929 roku.

Władzami Zjazdu są:

Komandor p. inż. *Karol Kauczyński*, vice-komandor p. *A. Schicht*, i p. *Jan Holtz* jako jego zastępcy.

Jednocześnie przewidziane są plakiety srebrne za specjalny wyczyn t. j. przyznane one będą temu uczestnikowi, który w ciągu 24 godzin przebył trasę 1.000 km.

Uczestnik, ubiegający się o tę plakietę, musi udowodnić wizami trasę i czas jaki zużył na jazdę.

Wszelkie reklamacje mogą być wnoszone do Komisji Sportowej Ł. A. K. do dnia 13-go maja b. r. do godz. 18 za opłatą 50.— złotych, która to suma zostanie zwróconą o ile reklamacja będzie uwzględniona.

Do wyścigu dopuszczone są samochody podzielone na kategorje.

Klasa	*Pojemność cylindrów*	*Waga minimalna*	Minimalna ilość miejsc i osób
A	ponad 8.000 cm.	1.800 kg.	4
B	od 5.000 cm. do 8.000 cm.	1.680 „	4
C	„ 3.000 „ „ 5.000 „	1.200 „	4
D	„ 2.000 „ „ 3.000 „	860 „	2
E	„ 1.500 „ „ 2.000 „	780 „	2
F	„ 1.100 „ „ 1.500 „	660 „	2
G	„ 1.750 „ „ 1.100 „	420 „	1
H	750 „	330 „	1

Do wyścigu dopuszczone będą samochody wyszczególnione w wyżej podanych kategorjach. Zgłoszenia przyjmowane będą od sportsmenów, firm samochodowych i zawodowców.

Zgłoszenia należy kierować do sekretarjatu Łódzkiego Automobil Klubu, ul. Piotrkowska 104, na specjalnych deklaracjach, dla każdego pojazdu odzielnie.

Wpisowe wynosi dla samochodów wszelkich kategorji zł. 75.— (siedemdziesiąt pięć złotych).

Każdy Kierowca musi posiadać oprócz zwykłego pozwolenia na prawo prowadzenia samochodu, jeszcze licencję sportową A. P. Zgłoszenia o wydanie licencji sportowej, należy kierować do dnia 10 maja 1929 roku do sekretarjatu Ł. A. K.

Pojazdy przyjęte do wyścigu winny się stawić w dniu 12 mara o godz. 11-ej na wadze. Wyścig rozpocznie się o godzinie 14.[30] ze startu, na sygnał dany przez Komandora.

Jako początek chronometrowania czasu każdego poszczególnego samochodu, uważanybędzie moment dania sygnału odjazdu.

Jako nagrody przewidziane są:

1) Nagroda *Automobilklubu Polski* za najlepszą bezwzględną szybkość dnia.

2) Nagroda *Ł. A. K.* dla zwycięzcy w klasie samochodów sportowych.

3) Nagroda *Prezesa Ł. A. K.* p. Karola Wilhelma Scheiblera za najlepszy wynik według ustanowionego handicap'u obliczonego na podstawie danych technicznych.

4) Nagroda vice-prezesa Ł. A. K. p. Franciszka Leonharda dla uczestnika, który uzyskał drugi najlepszy wynik w klasyfikacji ogólnej.

5) Nagroda p. *Aleksego Schichta* dla pani, która osiągnie największą szybkość dnia, a nie zdobyła żadnej z poprzednich nagród.

6) Nagroda p. *Roberta Schweikerta* dla członka jednego z polskich klubów automobilowych, który osiągnie największą szybkość na samochodzie zamkniętym (limuzyna, conduite interieure etc.)

7) Nagroda *Komisji Sportowej Ł. A. K.* dla członka Ł. A. K. za najlepszy wynik dnia.

8) Nagroda *Vice-Prezesa Ł. A. K.* p. K. Steinerta dla członka jednego z polskich klubów automobilowych, który uzyska najlepszy czas, a nie otrzymał żadnej z poprzednich nagród.

9) Nagroda *Vacuum Oil Company* za najlepszy wynik dnia na oleju Vacuum Oil Company.

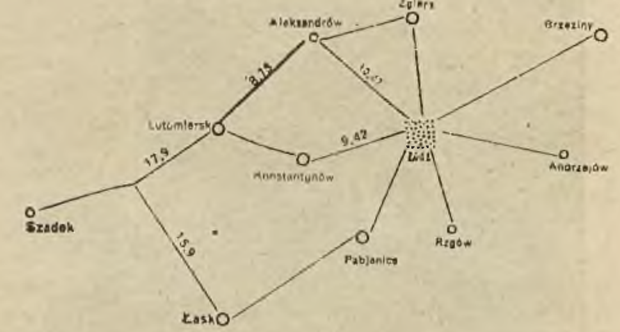
Zwycięzca w każdej kategorji otrzymuje plakietę srebrną i dyplom.

Każdy uczestniczący w wyścigu samochodowym, który odbył wyznaczony bieg bez względu na osiągnięty wynik, otrzymuje bronzową plakietę i dyplom.

O ileby w jednej kategorji stawał tylko jeden współzawodnik może on otrzymać nagrodę w danej kategorji, *o ile osiągnięta przez niego szybkość będzie wyższą o 10%* od najlepszej osiągniętej szybkości w niższej kategorji.

Rozdanie nagród i wyniki zaś zostaną opublikowa dniane 12 maja o godzinie 22.[30].

TRASA WYŚCIGU PŁASKIEGO
12 maja 1929.



Trasa wyścigu w roku 1929 zaczyna się od strony Lutomierska, bardzo malowniczo położonej miejscowości nad rzeczką Nerem. *Start o kilometr od Lutomierska*, następnie droga przecina lekkim łukiem wioskę Babice i biegnie na północ wśród pięknego krajobrazu.

Śliczny brzozowy i sosnowy lasek po obu stronach prostej i gładkiej drogi przyczynia się do miłego nastroju uczestników i wozów. Z pewnych punktów po bokach drogi jest widoczny prawie cały tor zawodów.

Finish w lesie, gdzie należy odstawić samochody na suchych bocznych drogach.

Na starcie będzie zainstalowana stacja benzynowa i smarów.

Kierownictwo wyścigu

Kamandor p. inż. *Karol Kauczyński.*
Vice-Komandorzy: p. *A. Schicht*, p. *J. Holtz.*
Starterzy: p. *J. Triebe, A. Tielhe*, p. *K. Emde.*
Chronometrażyści: p. *A. Possell*, p. *J. W. Krauze.*
Starsi Komisarze: p. *C. Ramisch*, p. *W. Küster.*
Gospodarz Drogowy: p. *B. Cheshire.*

OD ADMINISTRACJI:

Prosimy Sz. Prenumeratorów dla uniknięcia pomyłek, o wyraźne wypełnianie blankietów nadawczych.

KOMUNIKAT PRASOWY
Polskiego Związku Motocyklowego

Sekretarjat: Warszawa, Hoża 37 m. 4.
Sekretarz Generalny: Stefan Knappe.

1. Federation International des Clubs Motocyclistes podaje biuletyn nowego rekordu światowego.

Kierowca *J. S. Wright*, (zawodnik — Brooklands Engld.) na motocyklu marki *Zenith* 996 ccm. (Kat. A, klasa E.) osiągnął:

Na 5 klm. *szybkość średnia* 188,58 km godz. *przebywając ten dystans* w 1 m. 35,45 sek.

Na 5 mil. szybkość średnia 188,60 km godz. przebywając ten dystans w 2 m. 33,60 sek.

Na 10 mil. szybkość średnia 181,65 km godz. przebywając ten dystans w 5 m. 18,34 sek.

2. Akademicki Klub Sportowy w Warszawie Sekcja Motorowa zgłosiła do Komisji Sportowej P.Z.M. następujących delegatów pp: *Niwińskiego, Strojnowskiego, Rogalskiego, Salkowskiego i Wysockiego.*

3. Projektowany przez Polski Klub Motocyklowy w Warszawie Konkurs „*Jazdy Terenowej*", który miał odbyć się dnia 28 kwietnia b. r. został na wniosek tegoż Klubu przeniesiony na dzień 12 maja b. r. Odwołanie to P. K. M. motywuje licznemi prośbami poważnych firm motocyklowych, które nie mogły w tym terminie postawić swych maszyn do konkurencji, bardzo ze względów wojskowych pożądanej.

4. W Krakowie powstał w dniu 27 marca b. r. nowy klub motocyklowy pod nazwą *Krakowski Klub Motocyklowy* (Sekretarjat Kraków Bracka 2). Jako pierwszą imprezę Klub ten organizuje w dniu 20 maja „*Jazdę pętlicową*" łącznie z Krakowskim Klubem Automobilowym. Klub ten zgłosił swój akces należenia do P. Z. M.

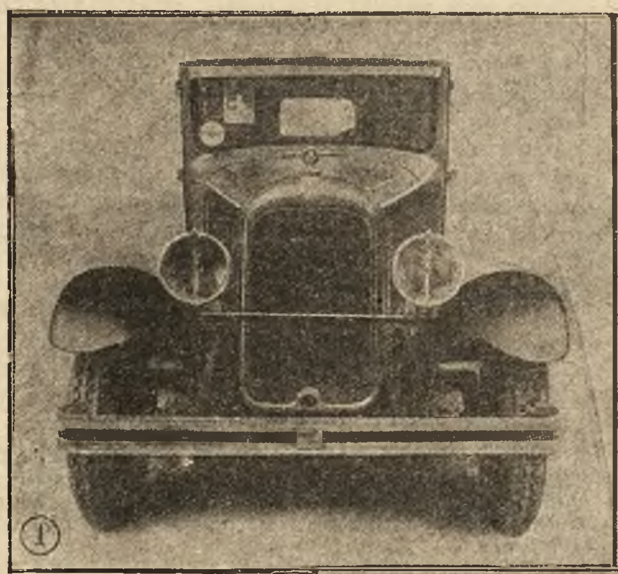
Samochód w Kawalerji.

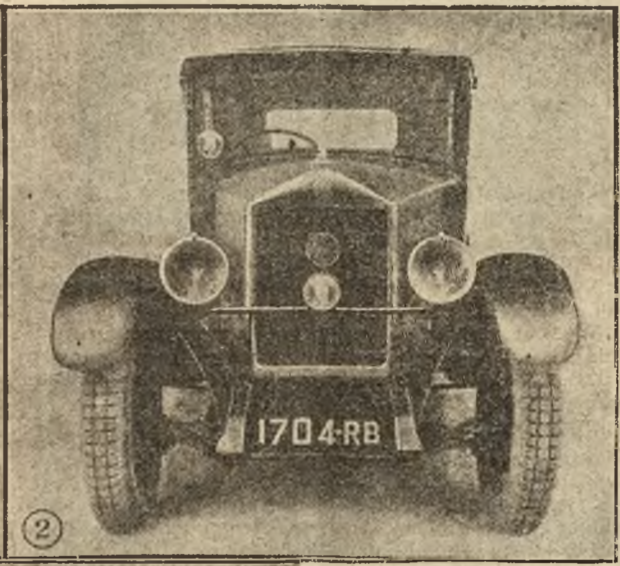
XI Brytyjski pułk huzarów w sposób niezwykle uroczysty przeprowadził ceremonję zdania koni, w zamian których otrzymał wozy motorowe. Huzary obecnie „galopowali" na benzynowych motorach. Jest to pierwszy krok w realizacji planu zmotoryzowania angielskiej kawalerji.

ZAPISUJCIE się do P. Z. M.

JAK PRAWIDŁOWO USTAWIĆ ŚWIATŁA samochodowe?

Stosowanie zmniejszonego światła przy mijaniu się samochodów w nocy traktowane jest jeszcze z pewnego rodzaju nonszalancją. Nie jest to jednak gestem prostej uprzejmości. Zmniejszenie siły światła reflektorów przy wymijaniu drugiego wozu jest raczej zapewnieniem bezpieczeństwa tak sobie samemu, jak i temu, którego się mija.





TRZY TYPY INSTALACJI OŚWIETLENIOWYCH. *1) Dwa reflektory kombinowane Trilux, jeden boczny projektor ruchomy. 2) Dwa reflektory o dużym zasięgu; jeden projektor o słabem świetle pośrodku; jeden projektor boczny ruchomy z zasłoną. 3) Dwa reflektory dalekosiężne; dwa projektory słabośwjetlne stałe; jeden projektor boczny ruchomy z zasłoną.*

Przez szereg lat znajdywano sobie wymówkę w niedoskonałości urządzeń, które przeznaczone były do zastosowania w praktyce tego mądrego postanowienia przepisów drogowych, tembardziej, że warunki teoretyczne były bardzo trudne do zrealizowania w praktyce.

Dziś już s y t u a c j a przedstawia się zupełnie inaczej. Wiele konstrukcji już zdało zadawalają co ogzamin praktyczny i większość tych aparatów okazała się naprawdę skuteczną i pewną.

W myśl intencji prawodawcy, światło zmniejszone winno mieć zasięg conajmniej 25 metrów i snop promieni w tej odległości nie powinien nigdzie wznosić się więcej, niż 1 m. 40 cm. ponad ziemią, aby nie wywoływać efektu oślepiającego.

W praktyce należy mieć dobre oświetlenie przynajmniej *na 50 metrów przed wozem*, przyczem snop światła powinien być możliwie szeroki i rozproszony.

Przy takiem oświetleniu można bezpiecznie jechać z szybkością 50 km./godz., przyczem pozostaje dostateczna możność gwałtownego zatrzymania wozu na skutek niespodzianej przeszkody zjawiającej się na drodze.

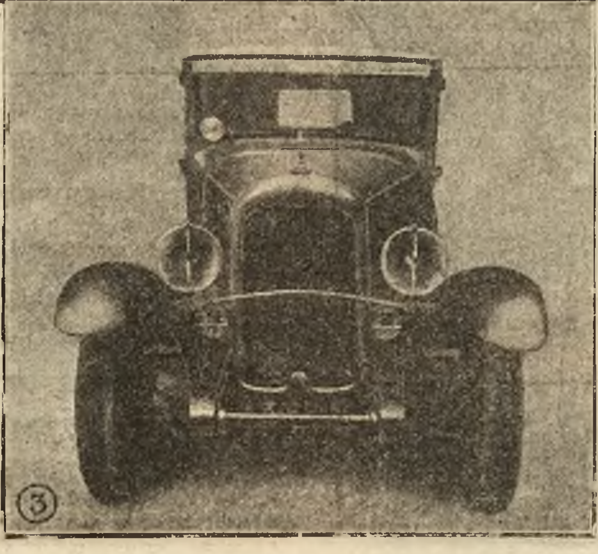
Tego rodzaju oświetlenie pozwala również na normalną jazdę w czasie mgły, a podczas ostatniego Rallye w Monte Carlo pozwoliło większości zawodników na ukończenie konkursu w przepisanym czasie. Ten wynik był doskonałym dowodem niezawodności tego systemu oświetlenia i zjednał mu ogólne uznanie sfer fachowych.

Jezeli idzie o utrzymanie większej jeszcze szybkości jazdy przy tego rodzaju oświetleniu, to należy uzupełnić komplet reflektorów stałych małym projektorem bocznym zaopatrzonym w zasłonę i którego snop światła skierowany w prawą stronę, oświetla obrzeże drogi, na przestrzeni przeszło 100 metrów.

Taki projektor musi posiadać specjalną zasłonę ustawianą w ten sposób, aby maska silnika oraz prawy błotnik pozostawały w cieniu i nie dawały oślepiających kierowcę odblasków.

Specjalnie wystudjowane reflektory odpowiadające wymaganiom przepisów drogowych powinny dawać zniżający się snop światła rozproszonego. Snop powinien mieć przekrój o kształcie prostokąta wydłużonego w kierunku poziomym, co daje się łatwo osiągnąć przez zastosowanie odpowiedniej formy ustawienia drucika żarówki oraz przez wstawienie szkieł o powierzchni prążkowanej.

W ten sposób unika się powstawania zniżonego snopu światła o wielkiem natężeniu, które dają naprzykład reflektory o zmiennym kącie pochylenia. Tego rodzaju reflektory zmieniają przy wymijaniu, tylko kierunek normalnego ś w i a t ł a, nie zmieniając jego natury. Dzięki temu zbyt intensywne światło daje na jezdni silną, oślepiającą plamę świetlną, której wrażenie jest dla oka bardzo męczące i nieprzyjemne.

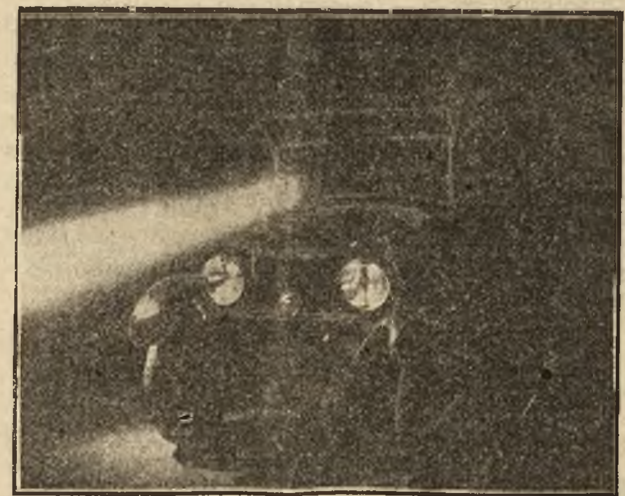


Na rys. 1 przedstawione są trzy typy instalacji oświetlenia:

— Dwa reflektory o dużym z a s i ę g u skombinowane ze ś w i a t ł a m i zmniejszonemi, jeden projektor ruchomy z zasłoną.

— Dwa reflektory o dużym zasięgu, jeden stały projektor o świetle zmniejszonem po środku; jeden projektor ruchomy z zasłoną.

— Dwa reflektory o dużym zasięgu; dwa stałe projektory o świetle zmniejszonem, jeden ruchomy projektor z zasłoną.



PROJEKTOR BOCZNY RUCHOMY JEST CENNYM NABYTKIEM. *Pochylony w dół, oświetla brzeg drogi, co stanowi wielkie ułatwienie dla kierowcy. Zasięg tego projektora dochodzi do 100 metrów. Ruchomość jego pozwala na odczytywanie w nocy rozmaitych napisów, badanie zakrętów etc.*

Najprostrze i najtańsze jest oczywiście rozwiązanie drugie, t. j. dwa reflektory normalne i jeden środkowy dla światła zmniejszonego.

Mimo to jednak należy uważać ruchomy projektor boczny za cenny nabytek, który dodaje wiele komfortu samochodowi. *Nie jest to już dziś zbytek, ponieważ* cena jego jest bardzo przystępna, zaś montaż jego na przedniej szybie jest tak praktyczny i wygodny, że każdy doświadczony automobilista z przyjemnością go pochwali.

Rozwiązanie to wydaje nam się lepsze, niż kombinacja reflektora o dużym zasięgu z jednej strony, a projektora o świetle zmniejszonem z drugiej.

Podczas zmniejszonego oświetlenia pozycja samochodu na drodze powinna być wyraźnie określona przez jego światła pozycyjne. Jest to sprawa pierwszorzędnej wagi ze względu na bezpieczeństwo, i bezwzględne rygory policyjne winny być w tym kierunku zastosowane.

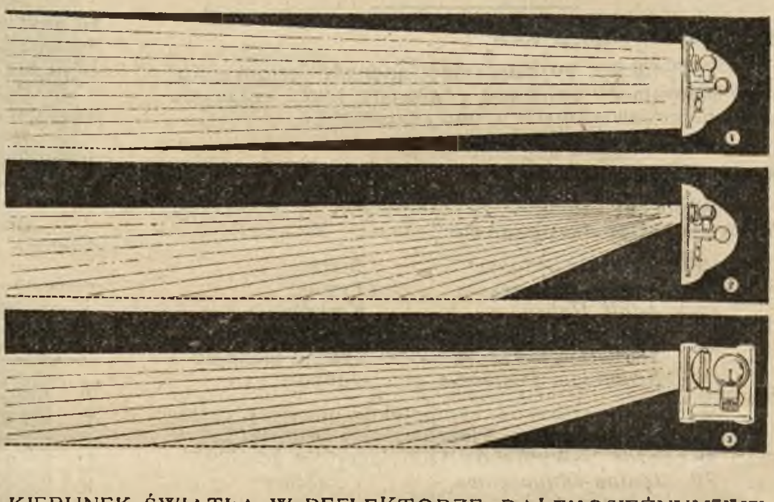
Nie wystarcza jednak mieć dobrze skonstruowaną instalację oświetleniową.

Tak samo, jak najlepsze reflektory normalne mogą dawać złe wyniki, *o ile są źle wyregulowane*, również i światła zmniejszone mogą działać oślepiająco skutkiem nadania im niewłaściwego kierunku.

Często zdarza się, że automobiliści uskarżają się na złe działanie przepisowych świateł i że są oni napominani przez innych automobilistów za oślepianie przy wymijaniu, mimo, że oświetlenie zmniejszone zostało zastosowane.

Zazwyczaj oświadczają oni naiwnie, że nie przypuszczali nawet, iż światła przepisowe wymagają jakiejkolwiek regulacji.

Przedewszystkiem musimy ustalić, co rozumiemy przez regulację. Reflektory na światło przepisowe są wyregulowane przez fabrykę. Nie może być natomiast wyregulowane przez fabrykę ich ustawienie na wozie,



KIERUNEK ŚWIATŁA W REFLEKTORZE DALEKOSIĘŻNYM I W PROJEKTORZE NA ZMNIEJSZONE ŚWIATŁO. *1) Snop równoległych promieni dla dalekiego zasięgu. 2) Snop promieni pochylony przy świetle zmniejszanem, nieoślepiającym. 3) Pochylony snop promieni przy oddzielnym projektorze dla światła nieoślepiającego.*

ponieważ czynność tę zazwyczaj spełnia kto inny.

Złe wyregulowanie powstaje skutkiem umieszczenia projektora w niewłaściwej pozycji. Pozycja ta uwarunkowana jest prawidłowem ustawieniem projektora na jego podstawie. Jeżeli reflektor o dużym zasięgu zbytnio podniesiony w górę, *będzie nam oświetlał wierzchołki drzew*. Jeżeli to samo uczynimy z projektorem na światło zniżone, to zacznie on oślepiać. Oto jest wytłomaczenie wielu skarg niezadowolonych automobilistów.

Pierwszy warunek: projektor winien być umocowany we właściwem położeniu. Drugi warunek: należy poinformować się u srzedawcy jakie jest położenie prawidłowe, przy którem projektor będzie należycie spełniać swoje zadanie. *(d. c. n.).*

Komunikacja powietrzna w niedalekiej przyszłości.

Kwestja komunikacji transkontynentalnej jest obecnie bardzo aktualną i dziesiątki konstruktorów całego świata kulturalnego pracuje nad realizacją śmiałych projektów, które nie tylko laikom wydają się nieraz wprost fantastyczne. Jedni do realizacji swych projektów zamierzają użyć sterowców, drudzy samolotów olbrzymów. Jednakowoż powietrzna komunikacja w przyszłości z pewnością należeć będzie do płatowców, a głównie z tego powodu, że budowa sterowca jest bardzo droga a przytem jego szybkość handlowa jest bardzo mała w stosunku do samolotu.

Omówić wszystkie projekty jakie stworzyło zagadnienie komunikacji powietrznej niesposób choćby z tego powodu, że historycznie datują się jeszcze czasów przedwojennych, jakkolwiek technika lotnicza wówczas nie stała na tak wysokim poziomie jak dzisiaj. Zaś lata ubiegłe pomnożyły te projekty i plany wielkich płatowców, tak że trudno byłoby je tu rozpatrywać dlatego więc poświęcimy parę słów kierunkom panującym w dzisiejszej technice lotniczej, która stworzy samolot przyszłości.

Światowy przemysł lotniczy prześciga się w budowie coraz to większych samolotów dążąc przez powiększenie istniejących typów do samolotu olbrzyma. Dzisiejsza technika budowy płatowców komunikacyjnych podąża przedewszystkiem w kierunku zbudowania płatowca o możliwie wielkim ciężarze użytecznym, przypadającym na jednostkę mocy silnika, następnie w kierunku zmniejszenia oporu czołowego do minimum, przez co uzyskuje się większą szybkość. Dlatego dziś buduje się przeważnie jednopłatowce o wybitnie grubych profilach, a w przyszłości przewiduje się kontynuowanie lotu w tratosferze, gdzie powietrze jest znacznie rzadsze, wskutek czego samolot doznaje mniejszego oporu, a więc może rozwinąć większą szybkość. Również dąży się do zbudowania takiej konstrukcji, któraby przy zachowaniu jak największego współczynnika bezpieczeństwa była jak najlżejszą i najtrwalszą, a to może dać tylko konstrukcja metalowa.

A zatem samolotem przyszłości będzie jednopłatowiec wielosilnikowy o dużym ciężarze użytecznym o wibitnie grubym profilu konstrukcji metalowej.

Rozpatrzmy teraz jak się będzie odbywać komunikacja powietrzna w przyszłości, w szczególności rozważmy komunikację między Nowym a Starym Światem. Oczywiście że zapatrywania konstruktorów, tak różne dzisiaj, ustalą najbliższe przeloty przez Atlantyk w szczególności loty w kierunku z Europy ku Ameryce, oraz gdy samoloty użyte do tych przelotów przestaną być latającemi cysternami materjałów pędnych.

Jak wspomniałem, *komunikacja płatowcowa w przyszłości odbywać się będzie w stratosferze t. j. 10 do 15 klm. ponad ziemią,* ponieważ samolot na tej wysokości może rozwinąć wielką szybkość, oraz dlatego, że *w strefie tej panuje wieczna pogoda,* a więc *lecący statek nie będzie w drodze narażony na niespodzianki atmosferyczne.* Wiadomo jednak że na tak znacznej wysokości (15 km. nad ziemią) gęstość powietrza jest około pięć razy mniejsza, temperatura w przybliżeniu równa się — 60 st. C. Więc żeby człowiek mógł żyć na tej wysokości w samolocie muszą być stworzone takie warunki fizyczne, jakie panują na ziemi, a więc trzeba będzie zastosować kompresory do stężania powietrza, do ciśnienia jednej atmosfery, w celu utrzymania normalnej temperatury (- 16) samolot będzie ogrzewać się elektrycznie, przy tem będzie musiało stworzyć się odpowiednią wentylację.

Konstrukcja samolotu będzie musiała być bardzo dokładnie obliczoną, oraz dostatecznie wytrzymałą, ażeby samolot przez różnicę ciśnień dochodzących w takich warunkach do $^4/_5$ atmosf. nie uległ zniekształceniu lub nawet rozerwaniu (jak np. baloniki dziecinne które na pewnej wysości pękają).

Pozatem każdy samolot będzie posiadał na swym pokładzie radjostację odbiorczą i nadawczą, która umożliwi mu porozumienie się z kontynentem, przytem wzdłuż drogi lotu będą pobudowane na oceanie stacje pomocnicze do lądowania, które w każdej chwili będą służyły pomocą. *W Stanach Zjednoczonych przystąpiono nawet już do budowy takiej stacji,* według planów inż. Armstroga. Stacja ta będzie miała 400 m. długości, 120 m. szerokości, ponad poziom morza będzie wzniesiona na 20 m. Na wyspie tej będą urządzone hangary, warsztaty i hotel. W nocy przy pomocy reflektorów będzie pomagać w orjentacji lecącym samolotom.

Kończąc pragnę zaznaczyć. że pierwszą handlową linję lotniczą ponad oceanem Atlantyckim w r. ub. zorganizowała Francja. Inicjatorem tej linji był wyspecjalizowany w komunikacji nadmorskiej Latecoer. Linja ta nosi nazwę *„Compagnie Generale Aeropostale“* łączy ona Francję z Argentyną. Komunikacja podzielona jest na 7 odcinków i odbywa się częściowo na płatowcach i wodnopłatowcach, zaś jeden odcinek tej linji obsługuje szybkobieżny parowiec. Droga linji prowadzi z Tuluzy przez Casablance, Rio de Janeiro (Brazylja), do Bueno Aires (Argentyna). Długość linji wynosi 12.400 km. i pokrywa się ją w 7 pół dniach. W najbliższym czasie zapewne odcinek 2200 kilometrowy. Przylądek Zielony — Norolina (Pernaubouc), który jest obecnie obsługiwany przez szybkobieżny parowiec, przelatywać będzie się wodnopłatowcem, a zastosowanie lotów nocnych skróci czas całej podróży do 4 dni, który jak dotychczas wynosił 17 dni podróży statkiem.

T. J.

Jeszcze o „Tradycji lotniczej“...

W odpowiedzi na krytykę stanowiska p. Osińskiego, zamieszczoną w tyg. „Autolot", ukazał się w n-rze 4 „Młodego Lotnika" artykuł p. t. „O pewnej krytyce i tradycji lotniczej", podpisany inicjałami „J. O." — a więc pióra p. Osińskiego.

Pan Osiński nie ma szczęścia do jasności w swoich wynurzeniach: już w samym tytule artykułu możnaby się dopatrzeć nowej zaczepki pod adresem tych, którzy — wbrew mniemaniu autora — stworzyli zaczątek lotniczej tradycji polskiej. „O *pewnej* krytyce i tradycji lotniczej“... czyli: „O *pewnej* krytyce i... *pewnej* tradycji“ — czy nie tak? Aby uniknąć takiego zrozumienia najlepszych intencji młodego prezesa, należałoby dać tytuł: „O tradycji lotniczej i *pewnej* krytyce. Zostawmy jednak na uboczu błędy stylistyczne pana J. O., aby nie narażać się na dalsze zarzuty z jego strony, w rodzaju tych, jakie stawia naszej „krytyce“ w pierwszej części omawianej odpowiedzi.

Pan Osiński twierdzi, że *czytelnicy „Młodego Lotnika“, obserwujący genezę i dotychczasową działalność A. A., zdają sobie dobrze sprawę z tego, czego chcą Aerokluby Akademickie“.* Zapewne: trudno mi dowieść w tej chwili, że tak nie jest. Należałoby w tym celu urządzić jakiś plebiscyt, albo lepiej walne zebranie samych Aeroklubów. Zresztą w poprzednim moim artykule głównie chodziło mi nie o czytelników „Młodego Lotnika“, a o przemówienie p. Osińskiego, który i bez moich *„telegraficznych skrótów“* (do których zresztą wkradło się kilka omyłek druku) wyraża się mętnie.

W dalszym ciągu swych wynurzeń p. J. O. rozwija pojęcie tradycji, jako takiej i mówi, że *„naród nasz nie ma tradycji lotniczej... dzisiejsze młode pokolenie musi ją stwarzać na wzór tej, jaką w odniesieniu do morza mają Anglicy.*

Tradycja lotnicza narodu w sensie podanym przez nas, jest trwałym objawem zbiorowości i nie można jej identyfikować z szeregiem faktów historycznych w lotnictwie, choćby nawet będących ze sobą w związku.

Bardzo przepraszam. Zarówno historja, jak i tradycja powstają właśnie z faktów, będących ze sobą w związku. A tradycja lotnicza w Polsce jest właśnie trwałym objawem zbiorowości.

Jest. A także — *była.* I także — *będzie.*

Bez względu na to, jak ją potraktuje pan Osiński tradycję *tworzy się* raz. Potem się ją tylko *utrzymuje.* I to jest zasługą — nie przeczę. Ale Prometeusz *zdobył* ogień, a *utrzymały* go dopiero następne pokolenia. Tradycję stworzył właśnie Prometeusz.

Porównanie to jest może trochę patetyczne, ale — jeżeli chodzi o polskie lotnictwo — chyba właściwe.

Pilot.

„Dlaczego niema żelazobetonów na lotnisku mokotowskiem“

W *„Kurjerze Czerwonym“* Nr. 99 z dn. 29 kwietnia b. r. podano kilka uwag w związku z ostatnim pożarem hangaru linji lotniczych „Lot“ Zdaniem „Kurjera“ cała wina leży po stronie władz wojskowych i linji lotniczych: nie zastąpiono hangarów drewnianych (które 10 lat temu zostały zbudowane i miały stanowić tylko tymczasowe schronienie dla samolotów) — żelazobetonowemi; „prywatne"(?) *) towarzystwa zignorowały rozkaz władz bezpieczeństwa, dotyczący budowy odpowiednich hangarów: w ciągu 3 lat było już 5 pożarów...

Dlaczego niema żelazobetonowych hangarów na lotnisku? Odpowiedź krótka i jasna: *bo niema na to pieniędzy.*

Sejm urządza szopki z budżetem M. S. Wojsk., skreśla kredyty i robi „oszczędności" tam, gdzie ich robić nie wolno. Lotnisko przenosi się z Mokotowa na Okęcie już od kilku lat. Ale ponieważ brak kredytów na wykończenie Okęcia, a w Mokotowie „nie warto" stawiać kosztownych budynków żelbetowych— wszystko zostaje tak, jak było 10 lat temu. Wskutek tych „oszczędności budżetowych powstają miljonowe straty...

Łatwo jest krytykować: powinno być tak a tak. Nie zrobiliście — *stało się nieszczęście.*

Trudniej jest pracować bez poparcia społeczeństwa, mając budżet lotniczy dziesięciokrotnie mniejszy od Niemiec, a 18-krotnie od Francji.

Pilot.

*) Jak wiadomo linje lotniczej „Lot“ są towarzystwem państwowo-komunalnem, a nie prywatnem.

Linje lotnicze via biegun północny.

Kanadyjski badacz okolic podbiegunowych, Vilhjalmar Stefansson, wygłosił w tych dniach w londyńskiem *Royal Geographical Society* odczyt o możliwościach komunikacji lotniczej ze sferą artystyczną. *Stefansson przebył pod biegunem północnym dziesięć zim i trzynaście okresów letnich,* nabierając tam bogatego doświadczenia. Jego zdaniem stosunki w okolicach bieguna północnego są bardzo korzystne dla lotnictwa, tak, że sporadyczne dotychczasowe wyprawy samolotów w te strony, ustąpią w ciągu najbliższych 10, może 12 lat, regularnej komunikacji lotniczej. *Przez biegun. albo w jego pobliżu pójdzie szereg linij lotniczych,* Obecnie powinno być zadaniem osób interesujących się sprawą, wykształcenie zdolnych pilotów, którzyby w razie konieczności lądowania pod biegunem, potrafili siebie i towarzyszów podróży utrzymać przy życiu za pomocą polowania. Umiejętność taką mogą sobie ludzie zręczni przyswoić w ciągu kilku miesięcy.

Wilkins, jak również ci, którzy uratowali część członków ekspedycji Nobilego, złożyli dowód, że na ruchomych lodach podbiegunowych można w razie potrzeby dobrze lądować.

Śmiertelne wyścigi.

Na torze wyścigowym w Angouleme pod Paryżem, w czasie wyścigów motocyklowych, jeden z zawodników, Guiard, pędząc z szybkością 80 klm., wjechał na barjerę, obalając ją, poczem wpadł między widzów. Skutek tego niefortunnego „wirażu“ był: zabicie jednej i ciężkie poranienie 5 osób z publiczności.

Omówienie:

W numerze 17 „Autolotu“ w noweli p. t. „Niesamowity pojedynek“, na str. 5-ej w szpalcie 3-ej wkradł się chochlik zecerski i spłatał złośliwego figla zniekształcając zdanie; zdanie to winno brzmieć następująco:

— Samego rozwiązania pomysłu nie powiem, może znów próba, którą obmyśliłem i w którą mocno wierzę... nie odniesie skutku, będziecie bawić się moim kosztem, jak już ma to miejsce, gdzie koledzy mówią nawet o zarezerwowaniu dla mnie separatki 114, gdyż cierpię na *„manję“ — Nr 113“*...

CZYTAJCIE TYGODNIK AUTOLOT 30 GR.

— *„Za czasów dziadusia młodości trudniej było pocałować dziewczynę, niż dziś?"*

— *„Być może, ale za to nie było to tak niebezpieczne. Stara kanapa w salonie nie mogła nikogo narazić na rozbicie się o drzewo przydrożne, lub wpadnięcie do rowu w najczulszym momencie".*

Andrus: *„Nie mogę zrozumieć tego ciągłego podnoszenia cen benzyny".*
Szofer: *„Cóż cię to obchodzi, czy masz samochód?".*
Andrus: *„Nie, ale mam zapalniczkę!"*

Na skrzyżowaniu dwu najruchliwszych ulic, do pełniącego służbę policjanta, podchodzi jakiś przybysz z prowincji i pyta:

— *„Jaka jest najkrótsza droga do szpitala chirurgicznego?"*

— *„Niech pan stoi tu, gdzie pan teraz jest!" — odpowiada „dowcipny" policjant.*

„Izwiestja" donoszą, iż 1-go maja rozpoczęła się komunikacja lotnicza na nowoutworzonej linji Piotrogród — Berlin. Loty odbywać się będą codziennie. Administracja linji posługiwać się będzie samolotami o tak wielkich zbiornikach, iż lądowanie w Rewlu i Rydze będzie zbyteczne i przestrzeń, dzieląca Piotrogród od Królewca samoloty odbywać będą bez lądowania.

POSADY ZAOFIAROWANE:

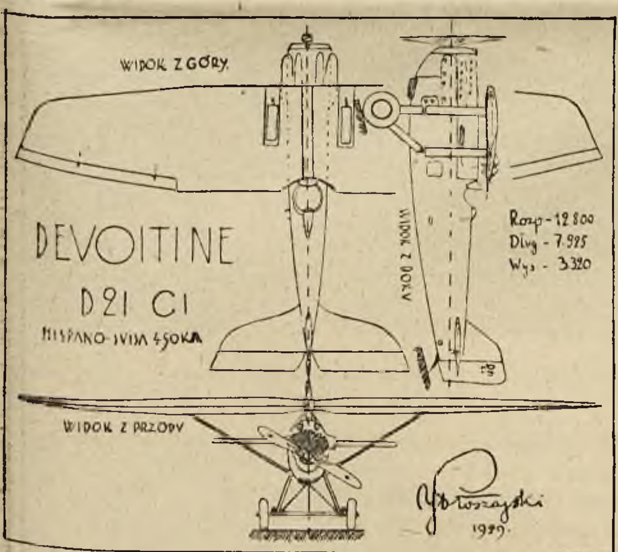
KIEROWNIK filji na Gdańsk i do składu samochodowego obeznany ze sprzedażą samochodów i części samochodów amerykańskich i francuskich również wszelkich akcesorji, gum i t. d. poszukiwany. Tylko poważni reflektanci fachowcy posiadający prawo jazdy będą uwzględnieni. Oferty pod „Kierownik" do adm. „Autolotu".

SPRZEDAWCA samochodowy wojażer dobrze ustosunkowany do sprzedaży samochodów amerykańskich i francuskich, tańszej klasy (Ford-Renault) na Gdańsk i Pomorze przez gdańską firmę poszukiwany. Tylko poważni reflektanci fachowcy ze znajomością niemieckiego i polskiego języka, posiadający prawo jazdy będą uwzględnieni. Oferty pod „Sprzedawca" do adm. „Autolotu".

MODELARSTWO LOTNICZE:

DEVOITINE D 21 C[1]

D 21 jest *maszyną pościgową*, konstrukcji francuskiej. Jak widać z planu jest to jednopłat, parasol, z zastrzałami. Wszystkie części metalowe. Kadłub o przekroju owalnym, kryty jest płótnem, tylko w przedniej części, gdzie znajduje się silnik, kryty jest blachą. Blacha zachodzi również na grzbiecie kadłuba, aż do siedzenia pilota. *450-cio konny Hispano* chłodzony jest wodą. *Zastosowano tu chłodnicę* czołową Chanson, w



której znajdują się cztery wyloty rur doprowadzających powietrze do karburatora. W masce znajduje się wielka ilość wentylatorków oraz dwie wypukłości na cylindry Hispana ułożone w V. Dla umożliwienia strzelania z głęboko osadzonych karabinów strzelających przez śmigło i sprzężonych z motorem, maska o linji strzału ma niewielkie wgłębienie. *Chłodnica do oliwy znajduje się w dolnej części maski.* Sterowanie lotek zewnętrzne, linkami sterów, całkowicie ukryte w kadłubie i statecznikų. Na górnej powierzni skrzydła znajdują się dwa szybkościomierze, ułożone symetrycznie. Na kadłubie z lewej strony znajduje się stopień o przekroju kroplanym, oraz klapa. *Płoza ogonowa ze sprężyn stalowych.* Podwozie normalne usztywnione linkami. Model malujemy na kolor srebrny i lakierujemy lakierem spirytusowym.

Kabiny pasażerskie w modelach.

Wiele trudności nastręcza zwykle modelarzom kabina. Zaopatrzyć się musimy w dłuto półokrągłe i płaskie. W zależności od tego, czy jest to dwupłat czy jednopłat, górny czy dolny, drążymy dłutkami kabinę. *Jeżeli jest to dwupłat to drążymy kabinę z boku*, jeżeli jednopłat górny to z góry, dolny z dołu. Należy uważać, aby otwór umożliwiający nam drążenie dał się łatwo zakryć, którąś częścią modelu. Jeżeli jest to niemożliwe, robimy ścianki, podłogę, lub sufit z deseczki lub brystolu. Okna w ściankach wycinamy i zaklejamy od wewnątrz przezroczystym celuloidem. *Urządzenie kabiny robimy przed zakryciem* otworu przez który drążyliśmy. Po zaklejeniu otworu musimy bardzo starannie wyrównać papierem szklistym powierzchnię ścianek kabiny.

* * *

Zawiadamiamy, że czołowy modelarz p. *Ludgar Podwysocki* ciężko zaniemógł. Wszystkich korespondentów jego z prowincji prosimy o kierowanie listów pod adresem: Warszawa, *Szpital Ujazdowski*, Sala podchorążych, L. Podwysocki.

Po raz pierwszy samolot pocztowy inji Tuluza — Casablanca, przelatując nad Barceloną i mając pocztę dla tego miasta, a natomiast nie mając — według zapowiedzi radiowych — nic do zabrania, zaniechał lądowania i zrzucił pocztę na małym spadochronie.

Lotnictwo komunikacyjne francuskie zamierza zaopatrzyć wszystkie swoje maszyny w takie małe spadochrony, mogące służyć do zrzucania przesyłek pocztowych, a także w razie potrzeby do zaopatrywania odosobnionych punktów.

Zakaz raidów nic nie pomaga.

Pomimo zakazu raidów atlantyckich, lotnicy francuscy Assolant i Lefevre odlecieli z Francji na swym samolocie Bernard — Hispano do Southampton w Angji, aby okrętem „Leviathan" dostać się do Nowego Jorku i stamtąd lecieć drogą Lindbergha do Europy. *Lotnicy nie posiadają ani paszportów, ani wiz*, ani dokumentów nawigacyjnych dla swego jednopłatowca „Canari"; zaniedbali też dokonania formalności celnych przy odlocie z Francji. Teraz świat lotniczy oczekuje z zaciekawieniem, jak przyjęci będą lotnicy i ich aparat przez władze Stanów Zjednoczonych, którym lotnicy nie będą mogli okazać żadnego z zazwyczaj wymaganych dokumentów.

POSADY POSZUKIWANE:

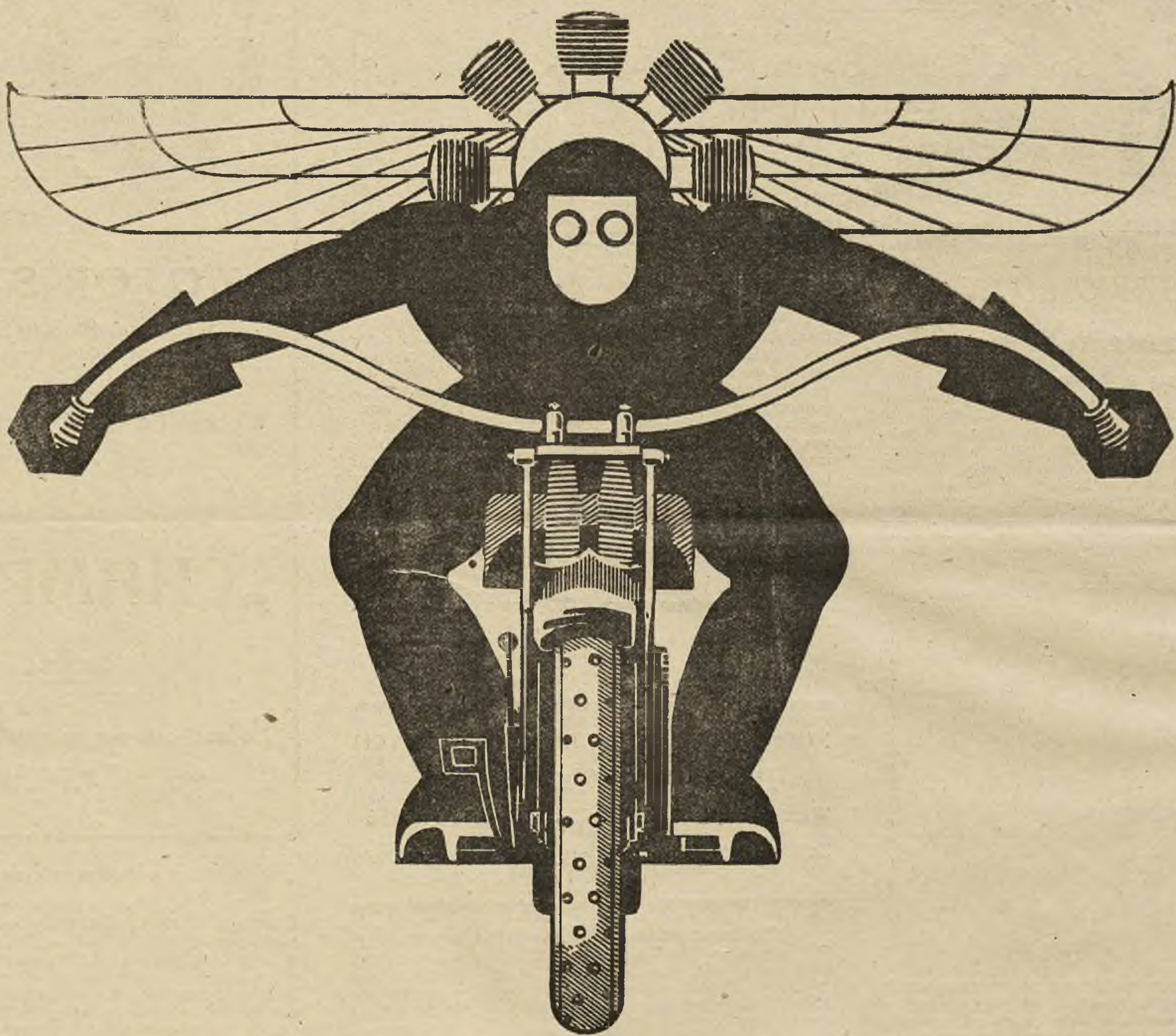
KIEROWCA z kaucją poszukuje posady na wóz prywatny, osobowy w/g ciężarowy. Miejsce objęcia posady obojętne. Kaucja w postaci zabezpieczenia hipotecznego. Łaskawe oferty do adm. „Autolotu" pod *„Kierowca z kaucją"*.

KIEROWCA-MECHANIK poszukuje posady na wóz osobowy-ciężarowy, zna język niemiecki, może być na wyjazd. Oferty do adm. „Autolotu" pod *„Kierowca-mechanik"*.

KIEROWCA na taksówkę, z długoletnią praktyką poszukuje posady. Oferty pod *„Kierowca"* do adm. „Autolotu".

GNOME RHONE

MOTOCYKLE



GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO **„SAINT-DIDIER"** POLSKIE TOWARZYSTWO SAMOCHODOWE

Spółka Akcyjna

Warszawa, Mazowiecka 9, Telefony: Dyrekcja — 328-81, Zarząd — 328-84, Biura i Składy — 328-87.

DZIAŁ SAMOCHODOWY i MOTOCYKLOWY:

Telefon 335-84.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy **gratis.**

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. o. o. Red. odp.: STANISŁAW KUCZYŃSKI

Drukarnia „Społeczna", Pl. Grzybowski 3|5. tel. 205-80.